

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
GIORGIO BORNACIN

La seduta comincia alle 12,15.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Paolo Uggé, in merito alle questioni relative all'autotrasporto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, l'audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Paolo Uggé, in merito alle questioni relative all'autotrasporto. Ringrazio il sottosegretario per la sua presenza in questa Commissione e gli do senz'altro la parola.

PAOLO UGGÈ, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Mi scuso per il ritardo con il quale intervengo in questa audizione, ma sono stato convocato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri a causa della vicenda del blocco delle bisarche, che sta diventando piuttosto grave e, ormai da dieci giorni, sta paralizzando il trasporto delle autovetture delle case costruttrici, con gravi problemi soprattutto per quanto riguarda l'industria italiana, la quale attraversa un momento

di difficoltà. Sicuramente, una simile iniziativa non aiuta. Questa sera si svolgerà un incontro con le parti interessate e valuteremo se sia possibile aprire una trattativa con i soggetti che hanno dato vita a questa mobilitazione.

Per quanto riguarda la più ampia questione dell'autotrasporto merci, ci troviamo di fronte ad una esigenza ormai ineludibile, quella di procedere ad una riforma totale e complessiva dell'intero settore, ancora regolato da una legge che, ormai, risale ad alcuni decenni fa, la n. 298 del 1974. Essa pone le norme secondo le quali l'autotrasportatore che intenda accedere al mercato può esercitare tale attività. Molte di queste norme sono incompatibili, in contrasto o, meglio, non sono in sintonia con le norme comunitarie, innanzitutto per quanto riguarda l'accesso alla professione. A questo fine, è necessario dimostrare di possedere alcuni requisiti fondamentali: la capacità professionale, la capacità finanziaria e l'onorabilità. Un regolamento in merito, concordato anche con le associazioni degli autotrasportatori, è pronto per essere esaminato dalla Conferenza Stato-regioni, che già ha avuto la possibilità di prendere visione del provvedimento e di avanzare alcune proposte di modifica, sostanzialmente accettabili. Successivamente, sarà inviato al Consiglio di Stato. Quindi, per adeguare le regole relative all'accesso alla professione, cioè quelle che prevedono i requisiti sopra ricordati, si interverrà con un regolamento, per mettere finalmente in sintonia le norme italiane con quelle comunitarie.

La seconda grande riforma che dobbiamo affrontare è relativa al sistema tariffario. In Italia, la legge n. 298 citata prevede tariffe obbligatorie che sono en-

trate in vigore nel 1982, a seguito dell'emanazione del decreto ministeriale del 18 novembre dello stesso anno. Sostanzialmente, sono poco applicate nel nostro paese e, anche in questo, non vi è sintonia con le esperienze di altri paesi della Comunità europea, nei quali non esistono tariffe obbligatorie. Anche su questo aspetto, ovviamente, il Governo è intenzionato ad intervenire ed ha raggiunto un accordo con tutte le associazioni dell'autotrasporto, ad eccezione di una soltanto, in base al quale si prevede la sostituzione del sistema delle tariffe obbligatorie con un sistema fondato sulla libera fissazione dei prezzi tra le parti, ponendo una particolare attenzione alle norme relative a comportamenti che incidono sulla sicurezza stradale.

In altri termini, il nuovo sistema lascerà libere le parti di fissare il prezzo del trasporto, ma non potranno esservi accordi che inducano il trasportatore a comportamenti che abbiano ricadute negative sulla sicurezza stradale. Questo criterio è già stato introdotto in alcuni paesi, quali la Francia e il Belgio, nonché in Germania, per quanto riguarda i conducenti che siano o meno in possesso di certificato di abilitazione professionale. Lo stesso Parlamento europeo, in una recente risoluzione, ha auspicato l'introduzione di un principio, definito della corresponsabilità, che coinvolga tutti i soggetti che partecipano ad una operazione di trasporto, per garantire il rispetto delle norme sulla circolazione e sulla mobilità, in modo da evitare comportamenti che incidono sulla sicurezza di tutti. Il sistema che il Governo ha concordato con le associazioni, quindi, è fondato sul superamento delle tariffe obbligatorie e sul recepimento del principio dei prezzi liberi, avendo come riferimento il punto fondamentale del rispetto delle norme sulla sicurezza.

Il terzo problema è quello relativo alla possibilità di accesso al mercato. Attualmente, per accedere al mercato dell'autotrasporto è necessario ottenere alcune autorizzazioni. Per guidare meglio il processo di liberalizzazione, bisogna tenere conto della situazione di molte piccole

imprese. Una completa liberalizzazione dovrebbe essere realizzata, in base ad un accordo del settembre scorso tra Governo e associazioni, entro il 30 luglio 2004. Scaduto questo termine, le imprese che avranno dimostrato di possedere i requisiti per l'accesso alla professione potranno operare liberamente nel settore dell'autotrasporto.

Al fine di completare il discorso sulla sicurezza, ricordo che il Governo sta pensando di introdurre un concetto importante in tema di qualità del servizio, partendo da alcuni settori fondamentali: il settore alimentare, il settore delle merci pericolose e il settore dei rifiuti. Questo aspetto dovrebbe essere contenuto nel disegno di legge di delega che l'Esecutivo intende presentare, al più presto, al Parlamento.

Perché si parte, ovviamente, da un concetto importante? La qualità del servizio è l'altra faccia della medaglia. Evidentemente, attraverso metodi comportamentali, si creano condizioni di sicurezza, condizioni di sicurezza da far rispettare alle imprese che intendono operare in questi settori, altamente specializzati e che toccano interessi dei cittadini. Il trasporto alimentare, infatti, deve avvenire attraverso determinate regole; nel caso in cui tali regole non siano rispettate, a pagarne le conseguenze sono i cittadini stessi. Lo stesso può dirsi per ciò che riguarda le merci pericolose: recentemente abbiamo effettuato dei controlli ed abbiamo scoperto che venivano sbarcati da navi provenienti dalla Grecia, dalla Turchia, dal Montenegro, automezzi frigoriferi che avevano le celle frigorifere non funzionanti e trasportavano carni, poi immesse sul mercato, ovviamente non in condizioni di sicurezza per coloro che le avrebbero dovute consumare.

L'importanza di effettuare delle verifiche, legandole alla capacità professionale da un lato, ed alla qualità del servizio dall'altro, è l'altro elemento della catena che dovrebbe consentire — nelle intenzioni del Governo — di avere un sistema di trasporto in chiave moderna, europea e conforme ai principi del libero mercato. Il

provvedimento può stare in piedi se, a monte c'è un intervento di controllo. Se non si riescono ad identificare ed a stabilire momenti di controllo sul territorio, si corre il rischio di varare dei provvedimenti che, ancora una volta, non trovano attuazione.

L'idea del ministero è quella di lanciare una campagna in favore della sicurezza stradale relativa al trasporto pesante, istituendo delle pattuglie dedicate a tale controllo, mettendo in circolazione 17 unità mobili per il controllo tecnico degli automezzi, anche perché, da questo punto di vista, c'è molto da dire. Infatti, sempre dai controlli che abbiamo effettuato al porto di Bari, abbiamo scoperto che il 60 per cento degli automezzi che scendevano dalle navi non erano in condizioni tecniche di sicurezza per poter circolare sulle nostre strade, sia per quanto riguarda gli aspetti più propriamente ambientali, come ad esempio le emissioni inquinanti, sia per quanto concerne gli aspetti tecnici come i freni ed altro. Altrettanto si può dire, poi, per quanto concerne i documenti falsi.

I nuclei di controllo dedicati al trasporto merci pesante dovrebbero — da un certo punto di vista — ricollegarsi a nuove norme che noi pensiamo di introdurre attraverso questo disegno di legge delega, contribuendo a creare un sistema più sicuro, più funzionale, più europeo. Tali aspetti vanno, sostanzialmente, a modificare la legge fondamentale in materia, che regola il trasporto, ossia la citata legge n. 298 del 1974.

L'altro grande elemento che riguarda la modifica di detta legge, concernente l'introduzione di principi che riguardano la sicurezza, è la questione dei valichi. Su tale questione il Governo ha intrapreso un'iniziativa, molto forte, nei confronti dell'Unione europea. Il ministro Lunardi ha partecipato recentemente (prima di Pasqua) a un'audizione nella quale ha presentato una relazione molto dettagliata circa le intenzioni del Governo riguardo alle infrastrutture ed un documento importante è stato votato — mi pare con l'assenso di tutti i gruppi parlamentari — a sostegno del Governo stesso per quanto

riguarda la politica dei valichi. Non c'è dubbio che, se non si riescono a portare le merci prodotte in Italia in tempo utile sul mercato europeo, si crea un danno non solo all'autotrasporto ma anche al sistema-paese. È altresì indubitabile che si assiste a comportamenti dei paesi a noi vicini, al di là delle Alpi — soprattutto l'Austria, la Svizzera e, per certi aspetti, anche la Francia —, che tendono ad introdurre normative che limitano la mobilità sui grandi assi di comunicazione.

Il Governo ha preso posizione, è intervenuto a livello europeo, dimostrando come tali rotture o intralci al traffico abbiano prodotto danni al nostro Stato: la chiusura del traforo del monte Bianco ha determinato un danno di 6.400 miliardi di vecchie lire; il contingentamento, introdotto in Svizzera, sul Gottardo, sta penalizzando enormemente i trasportatori e l'economia confinante con la Svizzera, in quanto sta succedendo ciò che è già successo, anni fa, in Austria: i trasportatori svizzeri vengono in Italia e si offrono per la consegna sicura delle merci, avendo la possibilità di non soggiacere ai divieti che vengono introdotti alla circolazione in Svizzera, attraverso il Gottardo. Si tratta di un sistema chiamato « contagocce », un sistema strano, che viene regolamentato dalla polizia svizzera, che decide — secondo le condizioni del traffico — se bloccare o meno il traffico pesante al di sotto del Gottardo, ad eccezione dei trasportatori svizzeri, i quali con la lettera « S » sono liberamente lasciati passare. Per cui, il gioco è semplice: si viene in Italia, si va dai committenti, si assicura la consegna del prodotto ovunque debba andare — sia in territorio svizzero, sia altrove (al di fuori del territorio svizzero è loro sufficiente depositare la merce nel proprio paese, fare un semplice cambio di fattura o qualche altro « giochetto » facilmente intuibile, e poter, così, andare a consegnare le merci). Ciò sta producendo danni agli operatori italiani; ha causato — basti questo dato — una riduzione del 14 per cento del trasporto pesante italiano attraverso il Gottardo.

Proprio ieri, il ministro dei trasporti ha incontrato il collega svizzero, evidenziando questo aspetto; è stata decisa l'istituzione di una commissione tecnica che dovrà esaminare i dati per capire, di fronte a dati — a nostro avviso — incontestabili, in quale maniera intervenire.

Vi è, poi, un'iniziativa che il Governo sta valutando; si tratta di una questione un po' più delicata, che travalica le competenze del Ministero dei trasporti: l'introduzione della tassa di diritto fisso per i trasportatori svizzeri che vengono in Italia. Si tratta di una possibilità; è in vigore una legge dello Stato italiano del 1959 che prevede che solo a fronte di accordi tra due paesi la tassa di diritto fisso possa essere eliminata. In questo momento, la tassa di diritto fisso ha le condizioni per poter essere reintrodotta perché, a giudizio del Governo italiano, non esiste reciprocità nei comportamenti e nei trattamenti tra il vettore italiano e quello svizzero. Se il Ministero delle finanze ed il Ministero degli esteri dovessero convenire su questa linea di comportamento, potrebbe dunque essere reintrodotta la tassa di diritto fisso, che almeno porrebbe fine a questi comportamenti, che distorcono in maniera negativa per i nostri operatori la concorrenza. Però, è chiaro che tutta la questione deve essere inquadrata in una politica complessiva che concerne l'attraversamento delle Alpi; non ultima, quella del rapporto con l'Austria, che vorrebbe mantenere il sistema degli ecopunti in vigore, perpetuando così nel tempo una chiara limitazione alla capacità di penetrazione sui mercati europei dei prodotti italiani, anche perché non vi sono alternative reali ai nostri autotrasportatori per consentire i rifornimenti nei tempi dovuti.

Questi sono i grandi temi sui quali il Governo si sta particolarmente impegnando. Presenterà il disegno di legge delega cui accennavo prima ed i cui contenuti sono quelli a cui prima facevo riferimento.

Nelle prossime settimane i ministeri interessati completeranno finalmente le designazioni e sarà possibile avviare la

costituzione della consulta del trasporto; quest'organo, tra l'altro, dovrà occuparsi dello sviluppo del trasporto e redigere un piano nazionale della logistica al fine di seguire un criterio logico ed evitare che ognuno si muova secondo un proprio criterio, magari non corrispondente agli interessi generali del paese.

Ho illustrato le principali questioni attualmente alla nostra attenzione; nei prossimi mesi riprenderanno gli incontri con i rappresentanti delle associazioni di settore con l'obiettivo di portare avanti, con il più ampio consenso possibile, le linee stabilite in un accordo siglato a Palazzo Chigi il 5 settembre dello scorso anno, per recepire la normativa comunitaria e rendere, in prospettiva, il trasporto italiano sempre più europeo.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Uggè per il suo intervento introduttivo e do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire nel dibattito.

FRANCO RAFFALDINI. Mi unisco anch'io ai ringraziamenti rivolti al sottosegretario, al quale desidero rivolgere anche un augurio di buon lavoro.

Il comparto di cui ci stiamo occupando oggi freme da tanto tempo, in pratica è spaventato e vive con allarme, con ansia, sia ogni nuova norma che dovrà essere recepita sia la prospettiva della competizione. Stiamo velocemente entrando in un'Europa che, per così dire, non è più quella della scorsa legislatura ma è un'Europa allargata che necessita di un processo di integrazione. Fra pochi anni vi sarà un sistema di libero scambio fra tutti i paesi dell'area del Mediterraneo ed è necessario quindi trovare nuove forme di regolamentazione, di sostegno per un comparto che richiede, per essere competitivo, anche di diventare « adulto ».

È in vista la direttiva sull'orario di lavoro per i cosiddetti dipendenti, diversificata rispetto ai padroncini: si parla di un orario massimo di lavoro di 46 ore invece delle precedenti 64. Stando così le cose si prospetta un aumento del costo del lavoro del 20 per cento; ma gli operatori

sloveni, ad esempio, sono esclusi da tali limitazioni e quindi potranno lavorare liberamente nel nostro paese. Cito ancora, brevemente, il problema dell'internalizzazione dei costi esterni; possiamo quindi riassumere asserendo che chi lavora nel settore dei trasporti ha quasi paura delle misure prospettate. Dobbiamo inquadrare queste novità in una riforma che valorizzi e sostenga il settore e si occupi di avere delle imprese strutturate che sappiano stare sul mercato e che, grazie alla loro dimensione e alla capacità finanziaria ed organizzativa, riescano ad affrontare i problemi da me ricordati. L'orario di lavoro ad esempio incide diversamente a seconda che l'impresa possieda un unico veicolo ed un unico dipendente oppure sia un'impresa con un organico numericamente più consistente.

Abbiamo di fronte l'obiettivo di ottenere un comparto maggiormente strutturato e di trovare una soluzione alla sua fragilità interna ed al problema della concorrenza. Mi chiedo anche come si intenda giungere ad una normativa che rinnovi quella legge n. 454 del 1997, che sotto certi aspetti ha faticato a funzionare. In che modo offriamo una prospettiva ad un settore che dovrebbe essere costituito da imprese che vivono del proprio lavoro? Certo, quando si attua una politica industriale, si può ricorrere anche a forme di sostegno, però le imprese dovrebbero poter tranquillamente vivere del proprio lavoro, non solo di benefici e aiuti. Possiamo giustamente fornire dei sostegni, ma le imprese devono comunque camminare con le proprie gambe.

Al riguardo come si intende affrontare il problema della dimensione delle aziende? Ogni singolo padroncino non mollerà il suo camion neanche se gli offriranno, magari a costi stracciati, la possibilità di usufruire dell'autostrada del mare, anche perché sull'altro versante non troverebbe nessuno cui affidare il suo vettore.

Quello dei trasporti è un mondo in cui, se si vogliono introdurre delle grandi riforme, è necessario prevedere degli aiuti ma anche raggiungere l'obiettivo di un'adeguata strutturazione. È un settore

nel quale si va avanti attualmente senza contratto; è vero, vi sono le tariffe « a forcilla » ma ora si ricercano altre modalità per stabilire i prezzi.

È forse sbagliata l'idea di avere quei punti di riferimento che qualche anno fa chiamavamo contratti di filiera o di settore? Oppure si pensa semplicemente alla libera contrattazione? È previsto poi un quadro generale nell'ambito del quale le parti potranno accordarsi avendo un punto di riferimento comune, anche come forma di risoluzione dei contenziosi?

Vengo ora al tema del gasolio utilizzato per fini professionali; se non vado errato il costo del gasolio incide per il 20 per cento mentre il costo del personale incide per il 40 per cento del totale ed al riguardo si sta tentando di percorrere una determinata strada. Ebbene, mi chiedo se per difenderla « batteremo i pugni » sul tavolo nelle relazioni con gli altri paesi.

Desidero sapere anche se il problema dell'accesso al mercato sarà affrontato unicamente attraverso un semplice ma doveroso rinvio di un anno del termine del luglio 2004. Nel frattempo però come aiutiamo il comparto affinché le misure che l'Europa ci impone siano il meno traumatizzanti possibile?

La quinta questione è quella della sicurezza. Lei ha parlato della qualità del servizio, ma il problema della sicurezza spesso viene utilizzato, anche nel sentire comune, con le più varie posizioni possibili. Faccio un esempio: questa mattina sentivo che si stava discutendo sull'eventualità di vietare, in nome della sicurezza, dopo il grande incidente che si è verificato sull'autostrada Padova-Mestre, il sorpasso agli autotrasportatori. Questo è un principio che, magari, può avere un grande impatto sui cittadini, ma vuol dire che se trovo un camion che va a 40 chilometri orari, tutti dovranno andare alla medesima velocità perché non possono superarlo.

Dall'altra parte c'è chi propone di aprire le terze corsie. Ma in questo caso, ad esempio per l'autostrada del Brennero, le regioni competenti si opporrebbero con forza, perché non ne vogliono neanche

sentire parlare. Il grande tema della sicurezza vuol dire professionalità, regole, controlli e la possibilità — è una storia antica, ma mai risolta — di avere delle piazzole dove riposare.

Qui si può parlare di orario di lavoro e di tante altre questioni, ma vorrei porne una in particolare, a lei che la conosce bene. In un porto, un'azienda può scaricare le merci alle otto del mattino. In molti casi occorre la prenotazione. Se una persona è la centoventicinquesima e arriva al porto alle otto, probabilmente dovrà aspettare fino alle sei di sera, impegnando per ore ed ore un automezzo e il personale. Anche l'organizzazione, che bisogna costruire insieme ai clienti, deve essere rivista. È possibile che tutti debbano caricare o scaricare le proprie merci per forza in un certo orario piuttosto che in altri? Ieri per arrivare a Cuneo si incontravano seri problemi perché a Voltri c'era una manifestazione che ha causato code fino alle sei di sera.

Questi sono i grandi temi ai quali non possiamo sfuggire, anche se ci fanno paura. Dobbiamo cercare di affrontarli creando un sistema e un comparto bene organizzati.

Per quanto riguarda i valichi, le grandi infrastrutture, eccetera, voglio solo ricordare al sottosegretario, dal momento che lo ha citato, che ci fu un documento accompagnatorio rivolto al ministro Lunardi quando ebbe l'incontro a livello europeo, ma era un « convinto » documento firmato soltanto dal gruppo dei Democratici di sinistra. Si ritenne, infatti, di non metterlo ai voti e di rimandare la cosa. Volevo soltanto precisarlo.

Quando si parla di logistica, contemporaneamente dovremmo prendere in considerazione il piano nazionale degli interporti. Il sottosegretario competente aveva assunto un impegno, già sottoscritto un anno fa, affinché entro la fine dello scorso anno si definisse il completamento del piano degli interporti. Invece non se ne sa più niente.

Non voglio sovraccaricare il sottosegretario di compiti e funzioni che non spettano soltanto a lui, perché queste sono

cose che vanno affrontate da un punto di vista più generale, ma è evidente che alcune di queste, se non sono ricomprese in un piano generale dei trasporti e della logistica, cioè di ampio respiro (che qualche volta non mi pare di riscontrare al Ministero dei trasporti) non possono funzionare.

Infine, il 4 e il 5 luglio, in occasione del primo semestre di presidenza italiana, vi sarà una prima e importantissima riunione a Napoli dei ministri dei trasporti europei. Sarebbe interessante ed opportuno sapere non soltanto l'agenda, per conoscere gli argomenti che saranno affrontati in quella sede, ma anche se il tema delle grandi relazioni economiche, non soltanto quello degli orari, eccetera, sarà dibattuto e se lei si impegna, ad esempio, a far sì che in occasione del documento di programmazione economico-finanziaria questo tema sia presente con impegni precisi, che poi si tradurranno nella legge finanziaria o in eventuali leggi collegate.

In questa materia credo sia necessario lavorare con il più ampio confronto possibile, cioè senza escludere nessuno, e cercando di comprendere che questo è un comparto nel quale bisogna essere presenti tutti per definire il proprio futuro.

ANDREA GIBELLI. Auguro al sottosegretario un buon lavoro, dal momento che comunque ha avuto modo di inserirsi in un contesto politico e legislativo già avviato da due anni. Lei, infatti, dovrà affrontare alcune tematiche che hanno visto il settore dei trasporti mortificato rispetto ad una serie di iniziative di carattere legislativo, preminentemente legate alla realizzazione delle infrastrutture, in cui il ministero era stato riconfigurato dopo la riforma Bassanini.

Questo non è un aspetto secondario perché non sono ancora finite, al di là delle considerazioni effettuate dal collega Raffaldini, le richieste che avevano ad oggetto il sistema infrastrutturale e trasportistico nel nostro paese e la necessità di aggiornarlo rispetto ai *gap* con i paesi europei. Lo sforzo di questa Commissione

è stato anche in quella direzione. Naturalmente ci sono anche altre questioni, ma è importante collocarle in un percorso che ha visto comunque impegnati i lavori parlamentari in una ben precisa direzione.

Sottoporro all'attenzione del sottosegretario solo pochissimi rilievi, perché ritengo che il momento più opportuno per fare alcune considerazioni sarà quando il Governo annuncerà la presentazione di un disegno di legge delega.

Vorrei sottolineare, in forma non di domanda ma di interlocuzione, alcune questioni rimaste sul tappeto che il sottoscritto, insieme ai membri della Commissione, ha colto e che costituiranno elementi di riflessione, in seguito. Affrontando i problemi del settore dalla parte degli operatori, prospettiva che lei conosce meglio di me, una domanda che spesso ci è rivolta, e che rivela un grave disagio, è quella relativa alla concorrenza sleale. È sufficiente dialogare con i rappresentanti di categoria, in occasione dei convegni, ed anche, direttamente, con il mondo dell'impresa, per notare come la maggiore difficoltà sia quella di confrontarsi con due tipi di concorrenza sleale: comunitaria ed extracomunitaria. Parto da quest'ultima perché risulta abbastanza evidente, per le stesse ragioni già sottolineate dal collega Raffaldini, alle quali si aggiunge la considerazione che si tratta di un mercato altamente concorrenziale caratterizzato da costi fissi molto elevati, la tendenza ad impiegare, senza assumerlo, personale extracomunitario con requisiti molto aleatori anche per quanto riguarda i criteri di sicurezza.

Le imprese in regola con il rispetto delle norme contestano questa distorsione — desidero definirla così — del mercato, che è sempre più evidente. A ciò si aggiunga che, con l'allargamento della Comunità europea verso est, alcune prestazioni, che dovrebbero rientrare all'interno di un meccanismo (a questo proposito, ringrazio il sottosegretario per aver precisato i criteri di sicurezza e i controlli), pongono un problema non nell'ambito della serie dei controlli a campione, pur necessari, ma nel sistema globale dell'Eu-

ropa dei 25 (i dati che ha riportato sono emblematici). In un mercato che estenderà le proprie condizioni di concorrenza a Stati e operatori che vivono con un diverso *standard* di sicurezza e, quindi, di costi, si metteranno in stato di grave crisi i nostri operatori i quali, sicuramente, hanno un livello superiore di capacità, di qualità e anche di dotazione di mezzi.

Questo problema della concorrenza extracomunitaria o comunitaria — a seconda che lo si consideri prima o dopo l'adesione di nuovi Stati alla Comunità — si unisce alla considerazione che alcuni paesi comunitari hanno adottato, spesso, misure non perfettamente in linea con i principi della libera concorrenza comunitaria. Espongo un brevissimo esempio che il sottosegretario potrà contestare e che mi è stato illustrato dagli stessi operatori. Lo ricordo come aneddoto, al fine di sottolineare uno stato d'animo. Mi è stato segnalato che alcuni autotrasportatori stranieri, soprattutto francesi, ai quali sia stata ritirata la patente, tornano nel paese di origine e con un semplicissimo atto recuperano il proprio permesso di guida, soltanto con una denuncia di smarrimento. Perciò, ritornano in condizione di guidare. Se non adottiamo un principio, sacrosanto, di reciprocità ed una azione politica decisa nei confronti di paesi amici che, comunque, non possono metterci in queste condizioni (probabilmente, il presidente non coglie il mio eufemismo volto a rappresentare al meglio non soltanto le categorie ma anche le loro necessità ed i loro disagi), rischiamo di perdere una battaglia che, invece, potremmo vincere.

La seconda questione è legata alle infrastrutture. Questa Commissione ha espresso un parere in merito al protocollo trasporti della convenzione delle Alpi che, attualmente, è in discussione al Senato. Nell'occasione, in cui sono stato relatore, ho sollevato alcune perplessità in merito alla necessità di adottare un protocollo trasporti che, certamente, è negoziato con una serie di paesi che hanno effettuato alcuni approfondimenti ma che, per come è compilato, pone il nostro Stato in una condizione di subalternità strutturale, a

mio avviso, rispetto a tutti gli altri. In altri termini, sono d'accordo sulla necessità di tutelare l'ambiente, perché si tratta di una risorsa e, quindi, non potremmo muoverci in una direzione diversa. Tuttavia, la mia sensazione, al pari di quella della Commissione (attualmente, un dibattito sulle stesse questioni è aperto al Senato), è che, congelando la situazione nello stato in cui si trova, rischiamo di non colmare mai quel *gap* infrastrutturale. Ciò, invece, è necessario proprio allo sviluppo, come lei sottolineava e come è stato rilevato da chi mi ha preceduto.

Non intendo citare testualmente gli articoli del protocollo. Tuttavia, ricordo che si subordina la realizzazione di nuove infrastrutture ad una serie di condizioni che, a mio avviso, certamente saranno realizzabili, ma non nei tempi e nei modi previsti, nonostante la volontà politica poiché, indipendentemente dai differenti punti di vista, è necessario un tempo di realizzazione non brevissimo. Nel frattempo, si apre una serie di questioni. Non vorremmo osservare quello che già sta accadendo in Europa e che è sottolineato dallo stesso ministro, cioè la richiesta di una sorta di corridoio a nord delle Alpi, contrariamente a quanto stiamo sostenendo con il cosiddetto corridoio 5. Questi sono i pericoli della concorrenza e dei ritardi, che noi abbiamo sollevato.

Non affermo la necessità di introdurre norme di autotutela, ma un ruolo politico forte del nostro paese è assolutamente imprescindibile. Quindi, anche l'aspetto legato al protocollo trasporti costituisce un elemento di riflessione che, con fatica, abbiamo sottoposto alla Assemblea, facendo leva su di un parere espresso da questa Commissione, votato dalla maggioranza, con una serie di condizioni. Tali condizioni sono state sottolineate anche, a legislatura avviata, a proposito del credito di imposta. Anche in quella occasione, si è voluto sottolineare che non si riteneva corretto il comportamento del Governo precedente, il quale aveva portato avanti la questione fino al punto di incappare in una procedura di infrazione comunitaria, lasciando aperta anche una questione. In-

fatti, per alcuni anni, agli autotrasportatori è stato chiesto di operare in una certa direzione e, successivamente, quello che era stato dato con la mano destra è stato tolto con la mano sinistra. Ciò metteva in difficoltà una serie di operatori.

Un'altra questione è volta a conoscere la sua opinione su alcune norme che sono state ipotizzate anche se, per la decadenza della relativa delega, si procederà in un'altra direzione. Mi riferisco alle modifiche al codice della strada e, in particolare, alle norme in materia di sicurezza nel settore trasportistico.

Infine, desidero una precisazione in merito al documento di accompagnamento per il ministro Lunardi, che era stato presentato dal centro sinistra e sul quale, nella impossibilità di votare un documento conclusivo, la maggioranza si era attrezzata informalmente a presentare una serie di rafforzamenti, per così dire. Con tale documento, i colleghi del centro sinistra avrebbero dato pieno mandato al ministro Lunardi ma poi, per motivi di procedura connessi all'attività del Parlamento, non si è proceduto con il voto. Non aveva senso porre in votazione la risoluzione dopo lo svolgimento della missione da parte del ministro. Tuttavia, il sostegno era ampiamente dimostrato.

MARCO SUSINI. Nella relazione del sottosegretario si è accennato a temi cruciali per la categoria dell'autotrasporto, che investono le condizioni e le prospettive stesse di questo settore. Il sottosegretario accennava ad alcune idee, relative alla nuova regolamentazione per l'accesso alla professione, ai temi della sicurezza, alle questioni dell'accesso al mercato; insomma, ad un'iniziativa che guidi il processo di liberalizzazione che investirà questo settore, così importante per l'economia del nostro paese.

Credo che questi siano effettivamente i temi che, se affrontati e risolti positivamente, potrebbero consentire alle imprese di autotrasporto italiane di superare quel *gap* che le vede, in qualche misura, penalizzate rispetto ad altri paesi, (abbiamo, infatti, un sistema di microimprese ecces-

sivamente frantumato e spezzettato e questo è un settore regolato ancora da leggi obsolete: sì, per esempio, alle tariffe e non solo ad esse). Quindi, si tratta di un settore che, se non interverranno modifiche sostanziali, rischia, non dico di essere travolto ma, sicuramente, di subire dei colpi duri, quando la liberalizzazione entrerà in vigore.

Sulle questioni che lei accennava, vi fu — lei stesso l'ha citata — un'intesa di cornice tra le organizzazioni dell'autotrasporto ed il Governo, a settembre, che, però — mi pare di poter dire — non ha, in seguito, avuto degli sviluppi coerenti. Infatti, negli scorsi mesi, vi sono state numerose prese di posizione delle organizzazioni dell'autotrasporto, che hanno sottolineato come a quell'intesa generale di cornice non siano seguiti atti concreti, fino a minacciare — qualche mese fa — addirittura una protesta del settore.

Chiedo allora, innanzitutto, di definire meglio in quali tempi e con quali strumenti si pensa di dare una risposta a questi problemi, e in secondo luogo con quali risorse. È chiaro che un processo di questo genere conta, naturalmente, sul dinamismo delle imprese, sulla capacità di autoinnovazione del settore, ma non credo possa prescindere anche da una politica di sostegno. A nostro giudizio, di questo non c'è traccia negli atti principali approvati dal Governo, a cominciare dalla finanziaria. Mi chiedo, quindi, come sia ipotizzabile andare in direzione di significativi processi di riforma, senza che vi siano — da questo punto di vista — investimenti di risorse.

Inoltre, vorrei capire su due punti importanti, molto attesi per il settore, a che punto siamo. Il primo è la questione del *bonus*. Noi abbiamo, più volte, discusso — anche in questa Commissione — di tale vicenda, anche con prese di posizione, con atti del sindacato ispettivo del nostro gruppo e registrando come su detta questione, da parte di autorevoli esponenti del Governo, vi siano stati, a suo tempo, impegni e prese di posizione (a volte anche contraddittori tra loro). Penso a ciò che ebbe a dire il sottosegretario Letta, a

proposito dell'« ombrello », che avrebbe riparato gli autotrasportatori italiani dalle conseguenze della richiesta di restituzione del *bonus* o, per altro verso, a ciò che sottolineò il ministro Buttiglione, asserendo cose che, poi, furono contraddette, con l'arrivo delle prime cartelle.

Vorrei chiedere al sottosegretario, su tale questione, a che punto ci troviamo. Mi pare di aver capito che vi è anche un'ipotesi di condono. Essa, ovviamente, sarebbe un'ipotesi che trova piena soddisfazione da parte della categoria ma, allo stato attuale — tenendo conto anche degli orientamenti su problemi analoghi che vengono portati avanti in sede comunitaria — ritengo che non si possa essere eccessivamente ottimisti.

L'altra questione — che non ho sentito nella sua introduzione — riguarda una misura molto attesa, per ragioni ovvie, dal settore ed è quella del gasolio professionale. Mi risulta che su tale aspetto erano in considerazione fino a qualche settimana fa ipotesi, avanzate se non sbaglio dalla Francia e dalla Germania, giudicate penalizzanti per il trasporto italiano. Vorrei chiederle, riguardo a tale problematica, quali iniziative il nostro Governo sta assumendo per tutelare gli interessi del settore.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor sottosegretario, l'ho ascoltata con interesse. Vorrei farle almeno una domanda secca, per conoscere la sua opinione e, poi, sottolineare un brevissimo ragionamento. La domanda secca riguarda una questione che, forse, interessa anche al nostro presidente. L'impressione è che vi siano zone del paese nelle quali, a causa della densità abitativa, per il modo di costruire le nostre infrastrutture, eccetera, vi è bisogno che alcuni trasporti « pericolosi » vengano trattati con maggiore attenzione, perché, altrimenti, si rischiano incidenti molto gravi (inquinamento delle falde acquifere e altro). Chiedo: c'è un ragionamento che va oltre quello che lei ha fatto qui, sulla qualità? Il Governo sta ragionando sul fatto che certi materiali si possono trasportare solamente in alcune aree — che

vanno delimitate bene —, solamente qualora vi sia un sistema di scorta, come si fa oggi per i trasporti eccezionali e per quelli fuori sagoma? Altrimenti, noi avvertiamo che, sempre di più, in alcune comunità, si va diffondendo un allarme, a causa dello svilupparsi senza controllo di queste modalità di trasporto. Questa era la prima domanda.

Sentirei, poi, l'esigenza che, su alcune questioni di riorganizzazione del sistema trasportistico italiano, ci fosse una maggiore presenza del Ministero dei trasporti. A cosa mi riferisco? Oltre ai temi esaminati — dare sicurezza, lavorare affinché le imprese diventino tali, eccetera —, esistono dei punti nevralgici, che stanno creando problemi enormi agli autotrasportatori ed agli operatori del settore: per esempio, quello della *security* nei porti. Si tratta di un tema nuovo. Gli autotrasportatori, ormai, devono passare sotto gli *scanner*; magari non ci sono i *tapis roulant* e, quindi, gli autotrasportatori stessi devono prendersi le radiazioni emesse da questi apparecchi; i tempi diventano lunghissimi. Il Ministero dei trasporti sembra assente rispetto a questo problema. C'è l'idea di seguire anche una politica settoriale e non solo i grandi temi? Sulle grandi questioni che interessano migliaia e migliaia di operatori del settore dei trasporti, si sentono i punti di vista, si partecipa alla riorganizzazione, ci si coordina.

Lo stesso tema potremmo porlo per la questione del trasporto combinato. Lei ha posto tale problema per quanto riguarda l'Austria, la Svizzera. Tutti siamo d'accordo nel fare una battaglia affinché si persegua l'assoluto rispetto degli interessi del nostro paese. Però, non è che possiamo illuderci: dovremmo fare una politica del trasporto combinato, investirvi delle risorse. Non so neanche se quella addizionale di cui lei ha parlato — che il Governo valuterà di adottare nei confronti degli svizzeri — sia compatibile con una politica comunitaria, che tutta la comunità ha concordato con gli svizzeri, dandola in contropartita agli svizzeri per la possibilità di passare sul loro territorio, sia con il trasporto ferroviario sia con una certa

quantità di trasporto su gomma. Quindi, è necessario dare meno illusioni e fare meno demagogia — lo dico per tutti — affinché si inizi a fare una politica di trasporto combinato.

Sulle politiche che creano, a volte, gravissimi disagi agli operatori del settore, a mio avviso, sarebbe auspicabile una maggiore attenzione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'intervento del dicastero spesso non si avverte, non esiste, non si vede; non possiamo pensare che la misura della *security* nei porti sia gestita solamente dal Ministero dell'interno. Quest'ultimo farà certamente la sua parte ma gli operatori del settore devono poter indicare i problemi reali, cosa che non mi sembra essere all'ordine del giorno e desideravo sottolinearlo.

MICHELE RANIELI. Ho seguito con interesse la relazione del sottosegretario, ma effettivamente, nel breve lasso di tempo che egli ha utilizzato, non era possibile esporre la politica complessiva del sistema dei trasporti. La liberalizzazione del mercato, i requisiti per accedervi, la definizione di un disegno di legge delega (che il Governo sta per sottoporre all'esame del Parlamento per definire il percorso ed i principi necessari per garantire un trasporto di qualità, che abbia come obiettivo la sicurezza) mi pare siano frutto della competenza e professionalità che il sottosegretario ha maturato all'interno del settore. Queste sue doti oggi concedono al Parlamento, a ciascuno di noi, ma soprattutto agli operatori del settore, delle speranze concrete di un avvio a soluzione del problema.

Ovviamente, parlare di trasporto vuol dire dover affrontare l'argomento della internazionalizzazione e dei certificati di qualità anche in relazione alla dimensione dell'impresa: chi possiede un solo autoveicolo difficilmente potrà soddisfare requisiti di qualità. Naturalmente, il piano che riguarda la logistica non interessa soltanto il settore del trasporto su gomma ma anche il settore aereo, ferroviario e le autostrade del mare. Trattare di trasporto

su gomma implica, poi, affrontare necessariamente il problema dei centri di sosta, assistenza e soprattutto di tutela del personale. Dobbiamo pensare anche al cosiddetto contratto di settore per la tutela del dipendente, il che comporta prestare la necessaria attenzione al sistema di sicurezza e qualità dei trasporti.

Quando si prospetta un sistema di contingentamenti o di ecopunti si deve pretendere anche un principio di reciprocità altrimenti il sistema dei trasporti italiano subisce, e continuerà a subire, un freno che si estende all'intero sistema produttivo italiano. Sono convinto che l'esperienza e la competenza maturate possano permettere di trovare delle risposte concrete per la politica dei trasporti. Credo anche che se il sottosegretario avesse avuto maggior tempo a disposizione avrebbe potuto esporre più compiutamente le sue idee alla Commissione. Alcuni interrogativi comunque permangono: riusciremo a rispettare il termine del luglio 2004? Oppure sarà necessaria una proroga? E saremo poi in condizioni di rispettare il nuovo termine previsto dalla proroga, tenuto conto che le infrastrutture sono ancora in fase di progettazione e ancora non si sono concretizzate? Mi riferisco alle infrastrutture portuali, aeroportuali, autostradali, eccetera. Credo quindi che ancora una volta rischiamo di arrivare in ritardo nella competizione con gli altri Stati (membri attuali o futuri dell'Unione) che possiedono un sistema di trasporto più avanzato rispetto a quello italiano. Questo anche perché non tutti rispetteranno i principi della sicurezza, della legalità e della concorrenza corretta. Si corre quindi un concreto rischio di concorrenza sleale, soprattutto nel settore dei trasporti.

RODOLFO DE LAURENTIIS. Le linee tracciate dal sottosegretario Uggè dimostrano la volontà di intervenire seriamente in un settore dove purtroppo si è vissuta una assenza storica di politica industriale. Questo campo troppo spesso ha visto l'assunzione di provvedimenti tampone, che certamente non hanno concesso capacità

competitive nei confronti dei vari *competitor* stranieri. Penso alla riduzione delle accise sul gasolio, alla riduzione delle aliquote INAIL o alla riduzione della fiscalità sulle indennità di trasferta.

Questo è un settore che presenta difficoltà storiche, poc'anzi sottolineate, come la polverizzazione delle imprese e il loro dimensionamento (sono poche le imprese strutturate). Si noti poi anche la difficoltà di trovare all'interno delle stesse associazioni di rappresentanza del settore quel minimo comune denominatore grazie al quale sensibilizzare le istituzioni ed il Governo ad assumere un atteggiamento adeguato. A ciò si aggiunga che la cosiddetta legge sulla ristrutturazione del settore dell'autotrasporto, probabilmente, non ha fornito i risultati sperati.

Vi è un argomento specifico, di ambito fiscale, sul quale desidero incentrare l'attenzione, perché riguarda la capacità competitiva delle nostre aziende. Dal 1980 ad oggi la pressione fiscale sulle imprese di settore è aumentata di 17 punti percentuali, a fronte di una media europea di 7 punti, senza ricordare il caso di alcuni paesi, come la Gran Bretagna, dove addirittura vi è stata una riduzione di due punti percentuali della pressione fiscale.

Recentemente, i dati del comitato degli autotrasportatori hanno sottolineato la differenza di pressione fiscale che c'è tra le nostre imprese e quelle straniere. Se facciamo un raffronto tra un automezzo che in Italia percorre 100 mila chilometri e paga 6 milioni e mezzo di lire di tasse e un automezzo che in Francia percorre gli stessi chilometri e paga 5 milioni di tasse, è evidente che questo quadro sintetico e banale permette di vedere il diverso regime fiscale al quale sono assoggettate le nostre aziende. Anche il costo del lavoro diventa un elemento di penalizzazione. Il riferimento è all'IRAP. Questo è un sistema che certamente non premia la strutturazione delle imprese e soprattutto l'aumento del livello occupazionale. Su questo vorrei sapere dal sottosegretario quali sono le linee all'interno delle quali porre l'obiettivo strategico di un fisco diverso per le imprese del settore.

Si deve partire, innanzitutto, da un allineamento del sistema fiscale italiano a quelli europei e anche dalla possibilità di una sorta di decentramento fiscale, affidato agli enti locali e non aggiuntivo rispetto a quello nazionale — è evidente — che faccia riferimento alla vera autonomia di bilancio e che sia connesso anche ai servizi erogati.

Le chiedo se questi possono essere elementi per costruire un quadro di riferimento fiscale per le nostre imprese che consenta realmente una competitività effettiva, che a tutt'oggi è difficile recuperare.

PRESIDENTE. Signor sottosegretario, la invito a rispondere, anche se le domande sono tante e ci vorrebbe più tempo; comunque non è detto che non si ritorni sull'argomento in altri incontri.

PAOLO UGGÈ, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Ringrazio i deputati per gli interventi da loro svolti, perché indubbiamente sono state poste questioni fondamentali rispetto alla politica dei trasporti che si deve perseguire.

Non c'è dubbio che negli anni passati si sono effettuati più che altro interventi episodici, che facevano fronte ad una situazione emergenziale. Per esempio, se l'autotrasporto era in stato di agitazione, le risposte cercavano di placare sul momento quella situazione. Non si è mai affrontata una questione di sistema. Quando si è cercato di farlo, come, ad esempio, con la legge n. 454 del 1997 e prima ancora di essa con la legge n. 68 del 1992, il risultato è stato deludente perché non vi è stata una risposta da parte degli operatori, oppure perché l'Unione europea è intervenuta così pesantemente da vanificare il senso logico della legge, che probabilmente non teneva conto degli orientamenti europei in modo adeguato, tanto da bloccarla sostanzialmente. Si sono infatti spesi circa 500 miliardi di lire dei 1.800 messi a disposizione, poi diventati 1.500, e sono andati spesi per l'esodo circa 350-370 miliardi.

Da qui parte l'intenzione del Governo di ribaltare questo stato di fatto. Indub-

biamente, abbiamo dei problemi contingenti che vanno affrontati. Le tre grandi tematiche sono le seguenti. Innanzitutto l'adeguamento dei costi. Non c'è dubbio che le nostre imprese hanno dei costi sostanzialmente superiori a quelli del resto dell'Unione europea, soprattutto se si tiene conto di ciò che è stato detto dall'onorevole De Laurentiis, ossia che è necessario cominciare a ragionare in termini non più di costo chilometrico ma di costo orario. Infatti, in una situazione disastrosa come quella che si vive, se per percorrere 100 mila chilometri mediamente in Europa si impiegano 1.818 ore e in Italia 2.000 ore, il nostro è indubbiamente un costo orario molto più elevato.

Ecco, allora, che tutto è collegato: interventi sulle infrastrutture, la possibilità di velocizzare e di rendere conveniente la riduzione delle soste improduttive, perché tutto questo costituisce un costo per l'autotrasporto ma anche per l'intero paese. L'idea di lanciare il progetto di una consulta del trasporto per lo sviluppo della logistica tende proprio ad innalzare il livello. Da un lato, allora, vanno bene i piccoli interventi che devono essere fatti, perché non è possibile — l'onorevole Raffaldini citava la Slovenia — che la differenza di costo chilometrico tra un autotrasportatore sloveno ed uno italiano sia esattamente di 527 lire al chilometro. In questa situazione non si può immaginare una reale concorrenza e bisogna preoccuparsi per quanto potrà avvenire nel futuro.

Eppure, sulla questione della Slovenia, quali possibilità abbiamo? Oggi, onestamente, dire che possiamo intervenire per modificare quel patto sarebbe illudere gli operatori. Abbiamo possibilità di altra natura: innanzitutto i controlli. Bisogna creare le condizioni affinché coloro che entrano nel nostro paese rispettino le norme sulla circolazione, sui veicoli, sui tempi di guida adeguati e dimostrare, perché questo prevede l'accordo che è stato raggiunto, che si creano distorsioni del mercato in quanto la clausola di salvaguardia consente al nostro Governo di chiedere l'introduzione di un periodo transitorio. Questa è l'unica strada che

abbiamo a disposizione per frenare il fenomeno della Slovenia. Controlli, fasi di monitoraggio che dimostrino come si crea una distorsione della concorrenza e richiama immediata alla Commissione di applicare una clausola di transitorietà che ci consenta di protrarre la possibilità del cabotaggio terrestre da parte degli operatori sloveni, così come prevede l'accordo. La consulta del trasporto dovrebbe diventare lo strumento attraverso il quale si eleva il livello della politica e si comincia ad affrontare le questioni in termini di sistema. Si creano così le condizioni affinché le imprese crescano.

Onorevole Raffaldini, lei conosce molto bene le questioni: perché non decolla o stenta a decollare il trasporto combinato ferroviario e marittimo? Per un motivo molto semplice: il trasportatore o l'imprenditore monoveicolare mai abbandonerà il suo automezzo o metterà il semirimorchio perché non ha un collegamento e una struttura di riferimento. La scelta di questa modalità innanzitutto deve diventare un fatto culturale e quindi gli interventi dovranno tendere a far comprendere, usando in primo luogo la leva economica, la convenienza di questo tipo di servizio, per poi nel tempo creare le condizioni di crescita e realizzare degli interscambi, favorendo la nascita di gruppi, in modo tale che il trasportatore siciliano metterà il suo semirimorchio sapendo di trovare dall'altra parte un collegamento con un'altra realtà e sicuro che l'operazione avverrà nel rispetto di entrambe le parti.

Ma non è facile, è un fatto soprattutto di crescita culturale e di interventi. Infatti, se noi continuiamo a mantenere nei porti delle normative che di fatto obbligano ad applicare il contratto portuale e non quello del trasporto, una azienda di trasporto vuole operare direttamente in porto quando deve applicare il contratto che è previsto nei porti. Questo indubbiamente è un problema. Se vuole usare del personale interinale, non lo può fare ma deve ricorrere alle persone che operano all'interno del porto, e questo è un altro problema.

Di fatto, si sono mantenute alcune situazioni ben consolidate che impedi-

scono ai nostri porti di diventare come caselli autostradali attraverso i quali transitare velocemente, con il *telepass*. Se non riusciremo ad eliminare queste difficoltà, che procurano perdite di tempo, rotture di carico e aumenti del costo del trasporto, sprecheremo denaro e non saremo mai in grado di far decollare le modalità alternative. Allora, bisogna cominciare ad intervenire anche che su questi problemi apparentemente modesti e facilmente risolvibili che, in realtà, tali non sono. Al contrario, si tratta delle questioni attraverso le quali potranno decollare con successo sia il trasporto combinato marittimo sia il trasporto ferroviario. Anche in questo caso, il Governo ha presentato un regolamento per spendere le risorse che sono state messe a disposizione. Ovviamente, ha dovuto compiere alcune scelte, vale a dire premiare coloro che si raggruppano. Infatti, se ad ogni trasportatore che sceglie la strada ferrata noi concediamo un contributo, stante la limitatezza del denaro disponibile, finiamo per erogare un contributo « a pioggia » senza rispondere alla logica — come giustamente sottolineato dall'onorevole Raffaldini — di spingere gli operatori a riunirsi sotto forma di imprese, di cooperative o di società. Purtroppo, la questione si è bloccata perché una associazione di categoria ha eccepito dinanzi alla Commissione europea la esistenza, secondo il suo punto di vista, di alcune irregolarità o incompatibilità con la normativa comunitaria nel provvedimento emanato dal nostro Ministero. È stato avviato un esame, con una richiesta di informazioni e una risposta da parte nostra. Questo ci ha impedito di proseguire e di avviare immediatamente una serie di politiche e di interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario.

Lo stesso sta accadendo nel settore marittimo. Insieme alle associazioni, stiamo studiando alcuni interventi ed iniziative per favorire lo spostamento del trasporto dalla strada al mare, cercando di far comprendere le ragioni e le convenienze dell'uso delle cosiddette autostrade del mare. L'onorevole Raffaldini ha affermato che, certamente, dovremmo pensare

anche ad altri interventi, sempre compatibilmente con le linee guida europee, perché non possiamo adottare provvedimenti che incontrino incompatibilità. Insieme alla Commissione europea, cercheremo di individuare una strada che ci consentirà di fornire quel poco di risorse possibili per permettere la realizzazione di tutto quanto ricordato dall'onorevole Ralfaldini.

Cercherò di rispondere rapidamente anche alle altre domande che mi sono state rivolte, benché siano piuttosto numerose e di natura tecnica. Per quanto riguarda gli accordi di settore, stiamo aspettando una risposta tecnica da parte del Ministero per le politiche comunitarie e da parte della Commissione europea. L'accordo di settore può essere interpretato come un elemento in contrasto con l'articolo 85 del Trattato istitutivo della Comunità europea perché l'alta Corte di giustizia comunitaria, nella sentenza con cui ha ritenuto compatibile con il sistema comunitario le tariffe obbligatorie vigenti nel nostro paese, ha affermato che le tariffe sono valide e gli accordi eventualmente stipulati tra le parti sono validi proprio perché tali accordi sono elementi di liberalizzazione rispetto alla tariffa obbligatoria che, invece, è vincolante. Nel momento in cui non ci fosse più alcuna tariffa obbligatoria, l'accordo di settore potrebbe essere interpretato come un elemento che, invece, tende a irrigidire nuovamente un mercato che è stato liberalizzato attraverso l'eliminazione del sistema tariffario. Allora, si tratta di verificare questo aspetto a livello comunitario. Altrimenti, è facile illudere i trasportatori. Non vorrei che qualche avvocato intenzionato a fare molte cause nel settore (ce ne sono alcuni che, da anni, si divertono a fare queste cose nell'autotrasporto, a inventare le cause per poi poterle sostenere) spingesse alcune associazioni a chiedere gli accordi di settore salvo poi sostenere, quando gli autotrasportatori dovessero domandare le differenze rispetto al prezzo percepito in base a quegli accordi, che sono incompatibili con l'articolo 85 del trattato e con le norme antitrust, dicendo

ai trasportatori che, purtroppo, sono stati giudicati inaccettabili da parte della Comunità europea e che, quindi, non c'è più né un accordo, né altro.

Probabilmente, l'obiettivo è quello di far saltare i concetti di corresponsabilità e di sicurezza, elementi fondamentali sui quali ci si deve basare se vogliamo giungere alla realizzazione di un sistema sicuro per tutti. Se la sicurezza è un bene per tutti, bisogna che tutti si impegnino a garantirla! Non possiamo assistere alle dichiarazioni di chi, dinanzi alla proposta del principio della corresponsabilità, rifiuta la propria responsabilità e la attribuisce all'autista. Il committente che affidi un pacco a Palermo con l'accordo di consegnarlo a Torino entro le quattro del mattino successivo, salvo non corrispondere il pagamento, deve essere considerato responsabile? L'intenzione del Governo è quella di introdurre un sistema che, certamente, lasci alle parti la possibilità di definire l'accordo ma che sia volto, soprattutto, all'eliminazione di quei comportamenti, anche se indotti, per assicurare condizioni di lavoro migliori ai trasportatori e di maggiore sicurezza per tutti cittadini.

Sempre rispondendo all'onorevole Ralfaldini, affermo che noi non escludiamo alcuna rappresentanza e che abbiamo fatto il possibile per coinvolgerle tutte nel protocollo di intesa. Ce n'è una che non lo ha sottoscritto: ha compiuto una libera scelta, ci mancherebbe altro! Tuttavia, solitamente è necessario che le volontà siano coincidenti. Accetto — ed è giusto — che ci sia chi la pensa in modo diverso, chi contesta e dichiara il proprio disaccordo su alcuni punti. Tuttavia, non è possibile mantenere comportamenti come quello assunto sulla questione delle bisarche. Quando si stabiliscono alcune regole, devono essere rispettate. L'accordo sulle bisarche si basa sul cosiddetto lodo Bonforti, dal nome di colui che, a suo tempo, lo concluse. In esso si afferma chiaramente che non debbono essere assunte iniziative di autotutela senza prima passare attra-

verso una commissione istituita tra le parti. A suo tempo, si concluse un lodo accettato da tutti.

Attualmente, siamo in una situazione di blocco nel settore a causa del comportamento di una associazione che ha sottoscritto quel lodo e che ha sottoscritto, ma poi non ratificato, il codice di autoregolamentazione del settore che prevede un periodo di preavviso, un periodo di fermo di cinque giorni, la trattativa per la fase di decantazione ed, eventualmente, il ricorso a nuove forme di autotutela. Quella associazione — dispiace doverlo affermare in una sede così importante — in data 30 aprile ha inviato al Ministero dei trasporti una lettera in cui annunciava che il 28 aprile si sarebbe iniziato il fermo del settore delle bisarche! Non mi sembra un modo costruttivo per ricercare una linea comune da perseguire, che tenga conto anche delle osservazioni, delle necessità e degli interessi rappresentati da quella associazione che ha ritenuto di non condividere il protocollo del 5 settembre 2002. Questa è la situazione. Certamente, la ricerca di un consenso il più ampio possibile, che coinvolga tutti, è voluta dal Governo. Non ha senso lasciar fuori qualcuno. Tuttavia, deve essere un rapporto bilaterale, perché una iniziativa unilaterale non riesce a funzionare nel modo dovuto.

A proposito dell'orario di lavoro, la scelta è stata effettuata in passato e il Governo italiano non si è opposto alla proposta di direttiva che si stava disponendo. Eppure, ricordo che era stato assunto, in Italia, un impegno con l'associazione dell'autotrasporto per non favorire la direttiva che riduceva l'orario di lavoro con certe modalità. Purtroppo, le cose sono andate in modo diverso. Oggi, siamo obbligati a dare attuazione a una direttiva sull'orario di lavoro che introduce una diversificazione. Il Governo effettuerà una valutazione, anche di intesa con le associazioni, per cercare di non introdurre, almeno nel nostro paese, tale diversificazione. Tuttavia, i trasportatori europei la potranno mantenere. Ad esempio, se in Francia non sarà eliminato il principio della pariteticità tra il dipen-

dente dell'impresa e il padroncino, e ci sarà la possibilità di attuare la nuova normativa sull'orario di lavoro nel 2009, il padroncino francese potrà tranquillamente venire in Italia senza essere assoggettato ad alcuna normativa. Al contrario, il padroncino italiano sarà limitato, perché dovrà attenersi alla normativa del dipendente dell'impresa. Effettueremo questa valutazione con le associazioni del settore proprio perché riguarda, tipicamente, la loro attività. Certamente, è una questione delicata.

L'onorevole Gibelli ha sollevato due questioni: per quanto riguarda la patente — lo posso dire —, una delle proposte che ho fatto al ministro delle infrastrutture, Lunardi e che dovrebbe essere inserita nei provvedimenti che, prima dell'estate, dovrebbero essere emanati, come anticipazione di alcune norme del codice della strada, è quella relativa all'introduzione del concetto della pariteticità per quanto riguarda le sanzioni elevate al trasportatore estero, il quale, oggi, non paga assolutamente nulla, torna nel suo paese e presenta denuncia di smarrimento (è ciò che, praticamente, ha detto l'onorevole Gibelli). Abbiamo introdotto una norma — che è vigente in Europa — per la quale si paga una cauzione (qualcosa di meno del livello minimo di sanzione), dopo di che si può tranquillamente lasciare il paese. Fin quando non si è pagata tale cauzione, non si può muovere l'automezzo, così come avviene per i vettori italiani, quando vanno ad operare in paesi esteri.

Altre due saranno le norme, concernenti la sicurezza, che verranno introdotte: una riguarderà coloro che guidano automezzi in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti; l'altra coloro che manomettono il limitatore di velocità. La proposta che farà, a questo riguardo, il Ministero delle infrastrutture sarà molto severa, in quanto è evidente che il professionista che si mette a guidare in tali condizioni non è un vero professionista. Perciò la sanzione prevede il declassamento della patente per un cospicuo numero di anni, in modo tale da creare un deterrente forte, onde evitare

che non si abbia a consentire a persone le quali non hanno rispetto della vita altrui (ma neanche della propria) di tenere comportamenti che non sono consoni alla sicurezza stradale.

Un'altra delle cose che stiamo cercando di approntare nel prossimo documento di programmazione economico finanziaria è l'introduzione di risorse finalizzate a sostenere l'attività che la consulta del trasporto per lo sviluppo della logistica dovrà portare avanti. Infatti, se non dotiamo di risorse tale organo, sicuramente non si potrà andare avanti nella linea di perseguire lo sviluppo del sistema.

Per quanto concerne l'accordo, il testo è qui a disposizione. Non mi pare che si possa affermare che i punti che sono state in esso significativamente concordati non sono stati rispettati. Tale accordo si basava su alcuni aspetti, sia economici sia amministrativi. Gli aspetti economici, sostanzialmente, erano il mantenimento della riduzione sull'accisa sul gasolio per gli anni 2003-2004 e la prosecuzione del discorso, in sede europea, riguardante la questione del gasolio professionale. Mi pare che il lavoro del ministro Tremonti, durante le sessioni dell'Ecofin, sia stato produttivo perché il risultato ottenuto determina, per l'anno 2003, una riduzione di 116 lire al litro, per l'anno 2004, una riduzione di 64 lire al litro. Dal momento che l'accordo prevede, sostanzialmente, una riduzione nel biennio di circa 100 lire al litro, se si fa la media si può constatare che si tratta di 90 lire, quindi sostanzialmente aderente all'intesa, in attesa di ottenere il gasolio professionale — e qui si aprirà una discussione a livello europeo, perché vi è la proposta della Commissione, che, ovviamente, non tiene conto di alcuni aspetti e che non è condivisa dal Governo italiano; ci sono alcune proposte dei francesi e dei tedeschi, che non sono anch'esse affatto condivise —.

In questi due anni, il ministro Tremonti ha ottenuto una deroga per il nostro paese, superiore a quelle ottenute dagli altri paesi che l'avevano chiesta — uno di tali paesi è la Francia —. Abbiamo dato al settore l'anticipazione dell'IRAP. Le im-

prese di trasporto, sull'indennità di trasferta, non corrisponderanno l'IRAP. Si tratta, quindi di un ulteriore provvedimento che opera — per ricollegarci a ciò che diceva l'onorevole De Laurentiis — un intervento sul livello fiscale per le imprese di autotrasporto.

Abbiamo assunto, poi, alcune iniziative, che riguardano la tassa sulla pubblicità per quelle imprese di autotrasporto che riportano sul telone dell'automezzo il nominativo dell'azienda. Tale tassa, perciò, non è più dovuta. Si tratta, quindi, di una serie di interventi che erano stati concordati con il Governo e che riguardavano aspetti di natura economica. Tra di essi — a dire la verità — ne manca uno, che dovrà essere oggetto — credo — della verifica che il Governo si appresta a fare, nelle prossime settimane, con le associazioni firmatarie dell'intesa; ci auguriamo che anche quella che non ha firmato partecipi, condividendo il testo concordato (ossia recupero della differenza tra le 83 lire, riconosciute nell'anno 2002, e le 100 lire, concordate a suo tempo con il Ministro dei trasporti dell'epoca, Bersani, sulla riduzione dell'accisa).

Per quanto riguarda il *bonus* fiscale, è il problema dei problemi. Non c'è dubbio che gli autotrasportatori abbiano applicato una legge dello Stato, non hanno prodotto quote più di quelle loro assegnate. Anzi, è stato loro detto di non chiedere l'aumento tariffario che sarebbe loro spettato, in relazione all'incremento delle singole voci, in quanto il Governo avrebbe corrisposto la differenza. Si tratta di una legge molto chiara e ben precisa, gli autotrasportatori l'hanno applicata; oggi si vedono obbligati a dover restituire ciò che avevano ricevuto, con gli interessi. È bene che la Commissione ne conosca l'entità: gli autotrasportatori hanno ricevuto il *bonus* fiscale negli anni '90, dal 1990 al 1995 (ultima rata del 1994). Si parla di cifre che si aggirano attorno ai 9 mila miliardi.

La restituzione, quando sarà effettuata, sarà di 1.400 miliardi. Per cui, ciò che viene restituito è sicuramente di molto inferiore a quanto versato, ma va a toccare interessi di imprese che sono in difficoltà.

C'è tutta una procedura da portare avanti, al riguardo. Per ora, tale procedura non è ancora partita, in quanto da parte dell'Agenzia delle entrate non si è ancora provveduto a mandare il primo avviso alle imprese di autotrasporto. Tale iniziativa non è ancora partita poiché non è facile identificare le imprese che operavano in quel momento ed hanno ricevuto il *bonus* fiscale. Ci auguriamo che da parte dell'Unione europea non ci sia un ulteriore intervento, volto a sollecitare la procedura. Quando detta procedura si metterà in moto si tornerà al discorso dell'« ombrello », cui faceva riferimento l'onorevole Susini. L'accordo che il Governo ha sottoscritto prevede proprio che ci sarà un intervento dello stesso Governo a favore delle imprese di autotrasporto, in modo tale da rendere neutra la restituzione e non farla pesare sul bilancio delle imprese che saranno chiamate alla restituzione. Sarà tutto da definire, assieme alle associazioni interessate.

Per ciò che attiene ai divieti di sorpasso, si stanno tenendo degli incontri, in quanto il Governo non è d'accordo sull'introduzione di divieti di sorpasso generalizzati. Non avrebbero senso. Come affermava l'onorevole Raffaldini, quando si

è in presenza di un camion che procede a 40 chilometri all'ora, tutti gli altri sarebbero obbligati a stargli dietro. Sarebbe follia. Ci sono, però, alcuni punti particolari — che si stanno identificando assieme alle associazioni degli autotrasportatori — riguardo ai quali si sta portando avanti un protocollo con la società Autostrade, ai fini di una loro precisa identificazione e per stabilire alcuni interventi.

Credo di aver risposto a tutte le domande; se non l'ho fatto mi scuso, ma i temi in discussione erano tanti. Vi ringrazio per la pazienza, per l'attenzione e resto, ovviamente, a vostra disposizione.

PRESIDENTE. Ringraziamo il sottosegretario Uggè per le risposte fornite. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 30 maggio 2003.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO